

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ
ФОРМИРОВАНИЯ ОСНОВ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ В РОССИИ
ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ,
АДЕКВАТНОЙ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ**

Ситуация на дорогах нашей страны, несмотря на предпринимаемые Правительством меры в области обеспечения безопасности дорожного движения, продолжает оставаться крайне опасной. Данные статистики неумолимы: перелома в сторону Концепции нулевой смертности, или технологии оперативного предупреждения этой смертности, которая успешно реализуется в странах Скандинавии и других европейских странах, в России пока не происходит. И если в период с 1990 года по настоящее время число погибших на дорогах Европы уменьшилось в два раза, то в России оно практически не изменилось. Россия занимает первое место среди стран Европы и Северной Америки по дорожно-транспортным происшествиям со смертельным исходом на 100 000 жителей и 6-е место при пересчете на 100 000 автомобилей, уступая лишь Украине, Албании, Молдавии, Румынии и Беларуси.

Кроме того, отдельные положения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения не согласуются с нормами международных договоров, участницей которых является Россия. Ситуация еще усугубляется всеобщим правовым нигилизмом, осознанием юридической безответственности за совершенные правонарушения, безразличным отношением к возможным последствиям дорожно-транспортных происшествий, отсутствием адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП, недостаточным вовлечением населения в деятельность по их предупреждению.

Аналогичная ситуация, возникшая во второй половине XX в. во всех экономически развитых странах мира, была преодолена переходом к государственной системе управления безопасностью дорожного движения, принятием основных законодательных актов в этой области, введением системы стимулирования, механизма целевого планирования и управления, направленных на достижение конечных результатов сокращения аварийности, проведением льготной налоговой политики, информационным и научно-методическим обеспечением деятельности по управлению безопасностью дорожного движения. Принятые меры позволили в странах развитой автомобилизации добиться устойчивого снижения числа пострадавших людей в ДТП.

Несомненно, что для решения всего этого комплекса проблем в России, необходима определенная особая комплексная программа, охватывающая

различные направления: от административно-правового регулирования и жесткого регламентирования деятельности всех участников системы обеспечения безопасности дорожного движения, и, в первую очередь основного юрисдикционного органа, осуществляющего контроль и надзор в сфере безопасности дорожного движения – ГИБДД МВД России, определения критериев эффективности функционирования всех звеньев этой системы до пропаганды неукоснительного соблюдения правил дорожного движения и формирования культуры поведения человека на дороге.

Регулирование юрисдикционной деятельности ГИБДД МВД России по контролю и надзору за безопасностью дорожного движения на сегодняшний день находится на неудовлетворительном уровне. В частности, в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» содержится всего одна статья (ст. 30), посвященная государственному контролю и надзору в области обеспечения безопасности дорожного движения. При этом данная статья является единственным элементом самостоятельной главы V «Государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения». Данная проблема может быть решена путем принятия самостоятельного закона либо самостоятельного раздела в рамках другого закона. Регламентация отношений надзора и контроля в сфере безопасности дорожного движения в рамках самостоятельной главы Федерального закона «О безопасности дорожного движения», которая законодательно закрепит процедуру осуществления надзора и контроля сотрудниками ГИБДД, понятийный аппарат, методы, формы, виды контроля и надзора и пр.

Проблема правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения связана с тем, что осуществляется большим количеством актов различной юридической силы. Имеющаяся правовая база в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в которой просматривается ведомственное нормотворчество при отсутствии оптимальных форм взаимодействия между различными звеньями системы, не создает условий для эффективного управленческого воздействия на снижение уровня дорожно-транспортной аварийности.

Разработанная федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» не является ключом решения проблемы, поскольку не может использоваться как инструмент оперативного предупреждения безопасности дорожного движения, т. е. управления текущим уровнем дорожной безопасности, а только обеспечивает возможность использования ее для целей последующего управления движением транспортных и пешеходных потоков и уровнем его безопасности.

Из множества различных факторов, снижающих эффективность функционирования любой системы, основным является фактор несовершенства

структуры системы, ее внутренней организации. Известно, что любая система создается под предварительно обоснованную технологию преобразования целей в желаемый результат. Для реализации идеологии «нулевой смертности» необходима разработка такой нормативно обоснованной и в некотором роде гипотетической (идеальной) модели организации системы управления, способной обеспечить наивысший результат обеспечения дорожной безопасности.

Однако цель формирования грамотного, ответственного и дружелюбного транспортного поведения участников дорожного движения, как отмечают эксперты экспертного совета при Правительстве РФ, и выход на уровень безопасности движения западных стран «несовместим с сохранением традиционного для российской практики обширного сегмента «неприкасаемых» участников дорожного движения». Искоренение неравенства на российских дорогах неразрывно связано с формированием профессионального корпуса офицеров и сержантов дорожной полиции, защищенных законом, полностью обеспеченных профессионально и материально, с совершенствованием административно-правового статуса ГИБДД и ее роли в системе управления ОБДД. Этим целям могут послужить современные средства видеонаблюдения, фиксирующие как действия водителей, так и действия сотрудников ГИБДД при остановке транспортного средства (с прямой передачей информации в интернет/единые базы данных).

Кроме того, предлагается ввести жесткие санкции за попытки использования служебного положения нарушителем ПДД при общении с инспектором. Также предлагается ввести в законодательство понятие «агрессивное вождение» и «неосторожное (неосмотрительное) вождение», за которое привлекать водителей к административной, а также уголовной ответственности, поскольку «опасное (агрессивное) вождение» как предумышленное действие создает угрозу жизни и здоровью неопределенного круга лиц.

Несомненно, равенства прав и обязанностей участников дорожного движения, закрепленное законодательно, а также четкая правовая регламентация осуществления надзора и контроля сотрудниками ГИБДД позволит не только добиться устойчивого снижения числа пострадавших людей в ДТП, но и приблизиться к формированию такой системы обеспечения дорожной безопасности, которая будет соответствовать международным требованиям в данной области.